



foreningen Nye Valdresbanen

Samferdselsdepartementet
Postboks 8130 Dep
0030 OSLO

Fagernes 30. juni 2016

Valdresbanens høringsuttalelse til Nasjonal transportplan 2018-2029

Driftsselskapet AS Valdresbanen og interesseforeningen Nye Valdresbanen viser til transportetatens forslag til Nasjonal transportplan 2018-2029. Av forslaget går det fram at transportetatene ønsker å ta flere sidebaner ut av det nasjonale jernbanenettet. Dersom forslaget blir gjennomført, kan det føre til opprivning av 300-400 kilometer med jernbanespor. Det mest oppfattende avviklingsprosjektet vil være opprivning av sporet på Valdresbanen. Den gjenværende delen av Valdresbanen har en sporlengde Eina-Bjørge på til sammen 92 kilometer, i tillegg til sidespor.

Norge har allerede lagt ned og revet mange jernbaner, totalt cirka 1 000 km med jernbanespor. Å ta Valdresbanen ut av det nasjonale nettet vil være en blankofullmakt til opprivning av sporet, og vi mener derfor at Valdresbanen må forbli i det nasjonale nettet slik som i dag.

ASVB og NVB mener opprivning av sporet på Valdresbanen vil være en feilaktig og forhastet beslutning både ut fra et samfunnsøkonomisk og miljømessig perspektiv. Vi vil særlig vise til klimavedtaket fra Paris i fjor, der deltakernasjonene skrev under avtaler om et klimamål på maksimum to grader. Dette er etter vårt syn en svært tungtveiende grunn til å beholde sidebanene.

Vi vil ellers vise til at Valdresbanen fram til mars 1999 var en stor tømmerbane. På 1980-tallet var Dokka den største tømmeropplastingsterminalen for jernbane i landet. Årlig blir det til kommuner som sokner til Valdresbanen – de seks valdreskommunene, Nordre Land, Søndre Land, deler av Gjøvik (Snertingdal) og deler av Vestre Toten avviklet rundt 600.000 kubikkmeter industrivirke med tømmer. En god del av dette bør kunne fraktes ut av distriktet via Valdresbanen. I dag må alt sliptømmeret fra distriktet fraktes ut med lastebil, en frakt som blir ulønnsom ettersom frakten går helt til Sverige. Det er fra flere hold i skognæringen uttrykt ønske om å gjenåpne Valdresbanen for tømmertransport. I denne sammenhengen vil vi vise til at det igjen er åpnet for uttransport av tømmer fra Numedalsbanen, der trafikken ble helt innstilt 1. januar 1989.

ASVB og NVB har i vel 25 år arbeidet for å holde sporet på Valdresbanen ved like, først og fremst gjennom vegetasjonsrydding og utbedring av ras. I 15 sesonger i perioden 1989-2008 har AS Valdresbanen kjørt turist- og veteran tog på banen. AS Valdresbanen har ønsket å bruke banen til turisttog, men Jernbaneverket har nektet å måle og utbedre sporet siden 2008.

Fra og med 1997 har det vært dresinutleie på banen nord for Dokka. Fra og med sommersesongen 2016 har Valdresbanen fått tillatelse til å drive dresinutleie på den 23 kilometer lange strekningen langs Dokka-deltaet og Randsfjorden til Hov. Foran denne sesongen er det utført om lag 900 dugnadstimer for å sette banen i stand til formålet. Dresinkjøring er en svært positiv turistaktivitet for turister både i innland og utland.

Nye Valdresbanen
Postboks 122
2901 FAGERNES

telefon: 920 39 100
telefaks: 61 36 26 61
bankkonto: 1080 19 71526

980 779 211
<http://www.valdresbanen.no>
post@valdresbanen.no



foreningen

Nye Valdresbanen

Valdresbanen har også kjøpt inn tre motorvogner og ei styrevogn fra NSB av typen BM 86 som det er utført vedlikehold på i nær 20 år og som er brukt til museumskjøring på banen. Vognene er bygd på tidligere Strømmen Verksted på 1950-tallet. Dette er viktige teknisk-industrielle kulturminner som det må tas vare på.

Valdresbanen er i flere sammenhenger nevnt som en framtidig museumsbane med diesel og damptogdrift, eventuelt i samarbeid med Norsk jernbanemuseum og Norsk Museumstog. Tett togtrafikk, høy hastighet på moderne tog, samt innføring av det nye signalsystemet ERTMS vil om kort tid gjøre det svært vanskelig/umulig for veteranog å trafikkere det nasjonale jernbanenettet. En kombinert tømmerbane og museumsbane vil være en mulighet. Her bør Eina stasjon med spor og lokstall overdras til Norsk jernbanemuseum, slik at man kan ivareta store mengder musealt materiell som står og forfaller utendørs. I denne sammenhengen er det verdt å merke seg at lokstallen vil bli ledig når Jernbaneverket flytter sin base til Jaren. Vi viser også til at Sverige har hatt som praksis å overdra lokstaller til museumsformål.

Som et framtidsscenario vil vi ellers peke på at Valdresbanen kan bli en viktig sammenbindingsbane, gjennom sammenkobling av Gjøvikbanen og Dovrebanen med bru over Mjøsa (ca. 20 km) og en sammenkobling av Valdresbanen og Bergensbanen med nytt spor på ca 50 km fra Valdres til Hallingdal. Dette vil åpne for en redusert reiseavstand på rundt 200 kilometer mellom Trondheim og Bergen. Dette vil også være en svært nyttig godskorridor.

På denne bakgrunn foreslår NVB og ASVB at sporet på Valdresbanen blir liggende. Vi tenker oss en satsing fordelt på følgende tre faser:

1. På kort sikt rustes Valdresbanen opp til kombinert tømmerbane og museumsbane (også med damptog) på strekningen Eina-Dokka (Odnes). Valdresbanen beholdes og utvikles som dresinbane mellom Dokka og Bjørgo.
2. På litt lengre sikt bør det også åpnes for mulighet til persontog/pendlertog på strekningen Dokka-Eina-Oslo.
3. Et framtidsscenario vil etter bygging av jernbane Gjøvik-Moelv være å koble Valdresbanen sammen med Bergensbanen med ny linje mellom Valdres og Hallingdal. Dette vil forkorte reisetiden med jernbane Trondheim-Bergen vesentlig.

Vennlig hilsen AS Valdresbanen og Nye Valdresbanen

Nils Håkon Sandersen (sign)
Styreleder Nye Valdresbanen
daglig leder AS Valdresbanen

Nicolai Christie (sign)
Styreleder AS Valdresbanen

Nye Valdresbanen
Postboks 122
2901 FAGERNES

telefon: 920 39 100
telefaks: 61 36 26 61
bankkonto: 1080 19 71526

980 779 211
<http://www.valdresbanen.no>
post@valdresbanen.no